

(19)



Octrooi Centrum
Nederland

(11)

2011085

(12) **C OCTROOI**

(21) Aanvraagnummer: **2011085**

(51) Int.Cl.:
B62J 9/00 (2006.01) **B62J 11/00** (2006.01)

(22) Aanvraag ingediend: **02.07.2013**

(43) Aanvraag gepubliceerd:

-

(47) Octrooi verleend:
05.01.2015

(45) Octrooischrift uitgegeven:
14.01.2015

(73) Octrooihouder(s):
GMG HOLDING B.V. te Zwanenburg.

(72) Uitvinder(s):
Jolene Bianca Karelse te Utrecht.
Fortunatus Johannes de Haas te Beesd.
Albert Jan Nieuwenhuis te Geldermalsen.
Popke Binne van der Veer te Deil.
Michael Joseph Hugo Krechting te Haarlem.

(74) Gemachtigde:
drs. B.S.F. Altenburg te Culemborg.

(54) **Bagagehouder voor een fiets.**

(57) De uitvinding betreft een bagagehouder voor een fiets, vaak aangeduid als een krat. De bagagehouder kan zich

- zich in een relatief open toestand eerste stand waarbij parallel met de eerste draaiingsas verlopende tegenoverliggende langsranden van de bagagehouder zich relatief ver uit elkaar bevinden, en
- zich in een relatief gesloten tweede stand waarbij de tegenoverliggende langsranden zich relatief dicht bij elkaar bevinden; en de bagagehouder een veerorgaan bezit voor het in de eerste stand houden van de bagagehouder wanneer die zich in de eerste stand bevindt en in de tweede stand houden wanneer de bagagehouder zich in de tweede stand bevindt.

NL C 2011085

Dit octrooi is verleend ongeacht het bijgevoegde resultaat van het onderzoek naar de stand van de techniek en schriftelijke opinie. Het octrooischrift komt overeen met de oorspronkelijk ingediende stukken.

Bagagehouder voor een fiets

De onderhavige uitvinding heeft betrekking op een bagagehouder voor een fiets, welke bagagehouder een onderzijde bezit welke
5 onderzijde is ingericht voor bevestiging aan een bagagedrager van een fiets.

Het gebruik van kratten voor het met een fiets vervoeren van bagage is de laatste jaren in populariteit toegenomen. Het krat is op een bagagedrager welke zich boven een wiel bevindt bevestigd,
10 gebruikelijk een bagagedrager die zich boven het voorwiel bevindt. De eigenlijke bagage, zoals een schooltas of tas met boodschappen, wordt simpelweg in het krat geplaatst. Voor het bevestigen van het krat is de bodem van het krat bijvoorbeeld voorzien van gaten welke het mogelijk maken het krat middels een beugel, bouten en dergelijke semi-permanent
15 aan de bagagedrager te bevestigen.

Een probleem is dat fietsen vaak in een fietsenrek worden gestald. In dat geval kan het krat het door de afmetingen ervan moeilijk maken om de fiets in het fietsenrek te plaatsen, of de fiets weer uit het fietsenrek te nemen. Voor een eenmaal gestalde fiets die is voorzien
20 van een krat kan dit ook gelden voor een naast deze gestalde fiets in het fietsenrek te plaatsen of uit het fietsenrek te nemen andere fiets. Het probleem is nog groter wanneer die andere fiets ook is voorzien van een krat. Stallen kan ook buiten een fietsenrek een probleem zijn, zoals in een volle schuur.

25 De onderhavige uitvinding beoogt een bagagehouder te verschaffen die in een op een fiets gemonteerde toestand ervan ten minste een van de bovengenoemde problemen kan verminderen.

Hiertoe wordt een bagagehouder volgens de aanhef gekenmerkt doordat de bagagehouder een basis voor bevestiging van de bagagehouder
30 aan een bagagedrager omvat, waarbij de bagagehouder verder

- een eerste bagagehoudersectie omvat die een eerste bodemsectie omvat welke eerste bodemsectie draaibaar rond een eerste draaiingsas met de basis is verbonden, en
- een tweede bagagehoudersectie die een tweede bodemsectie omvat
35 welke tweede bodemsectie draaibaar rond een tweede draaiingsas met de basis is verbonden, welke tweede draaiingsas parallel loopt met de eerste draaiingsas,
waarbij de bagagehouder

- zich in een relatief open toestand eerste stand kan bevinden waarbij parallel met de eerste draaiingsas verlopende tegenoverliggende langsranden van de bagagehouder zich relatief ver uit elkaar bevinden, en

5 - zich in een relatief gesloten tweede stand kan bevinden waarbij de tegenoverliggende langsranden zich relatief dicht bij elkaar bevinden;

en de bagagehouder een veerorgaan bezit voor het in de eerste stand houden van de bagagehouder wanneer die zich in de eerste stand bevindt
10 en in de tweede stand houden wanneer de bagagehouder zich in de tweede stand bevindt.

Door de bagagehouder volgens de uitvinding op een bagagedrager te monteren zodanig dat de draaiingsassen van de eerste bodemsectie en de tweede bodemsectie aan weerszijden en in hoofdzaak parallel lopen met
15 het hoofdvlak van het frame van de fiets, kan de breedte van de bagagehouder worden verminderd in geval van de fiets wordt gestald. Het is, in tegenstelling tot een conventioneel krat, ook mogelijk om in geval van bijvoorbeeld tegenwind de bagagehouder ook tijdens het fietsen in de eerste stand te brengen indien de bagagehouder geen of
20 weinig lading bevat. De bodem en wanddelen van de bagagehouder kunnen uit flexibel of stijf materiaal zijn gevormd, bijvoorbeeld doek, riet, hout, gevormde kunststof, een kunststof of metalen roosterwerk enz. Aldus is het mogelijk dat de bagagehouder in de eerste stand het uiterlijk heeft van een korf, een mand, kist enz. Door de bistabiele
25 toestand verschaft door het veerorgaan blijft de bagagehouder wanneer de fiets waarop het is gemonteerd gestald is smal, waardoor de aanwezigheid van de bagagehouder minder hinderlijk is geworden. Daarnaast helpt het veerorgaan om rammelen van bagagehoudersecties in ten minste een van de eerste stand en de tweede stand, en bij voorkeur
30 beide standen, tegen te gaan.

Een gunstige uitvoeringsvorm wordt hierdoor gekenmerkt dat de eerste bagagehoudersectie en de tweede bagagehoudersectie in wezen identiek zijn.

Dit verlaagt de productiekosten van de bagagehouder.

35 Een gunstige uitvoeringsvorm wordt hierdoor gekenmerkt dat de eerste bodemsectie een eerste nok omvat welke naar de tweede bodemsectie is gericht, en de tweede bodemsectie een tweede nok omvat die naar de eerste

bodemsectie is gericht, waarbij ten minste een element gekozen uit de basis en de eerste bodemsectie als aanslag voor de tweede nok fungeert en ten minste een element gekozen uit de basis en de tweede bodemsectie als aanslag voor de eerste nok fungeert,

5 voor het begrenzen van ten minste een stand gekozen uit de eerste stand en de tweede stand.

Aldus kan ten minste een stand gekozen uit de eerste stand en de tweede stand een gedefinieerde stand zijn, bij voorkeur ten minste de eerste stand. In geval de tweede stand is gedefinieerd, kan ook scheef
10 gaan staan van de bagagehoudersecties ten opzichte van de basis worden vermeden.

Een gunstige uitvoeringsvorm wordt hierdoor gekenmerkt dat ten minste de eerste bodemsectie ten minste twee eerste nokken omvat, de eerste nokken en de tweede nok elk aan het distale uiteinde ervan een
15 uitsparing bezitten, waarbij de uitsparing van de tweede nok niet in lijn ligt met de uitsparingen van de eerste nokken, een veerstaaf als het veerorgaan in de uitsparingen is gebracht, welke veerstaaf door door de nokken uitgeoefende tegenkrachten zich in een gespannen
toestand bevindt, waarbij de spanning in de veerstaaf groter is in een
20 stand van de bagagehoudersecties tussen de eerste en de tweede stand van de bagagehoudersecties in.

Aldus wordt bereikt dat door het naar de tweede stand bewegen van een bagagehoudersectie ook de andere bagagehoudersectie naar de tweede stand wordt bewogen. Hierdoor is de bagagehouder met één hand tussen de
25 eerste en tweede stand beweegbaar. Daarbij is geen geleiding of scharnierend stangenstelsel tussen de bagagehoudersecties nodig, hetgeen kosten bespaart. Verder wordt bereikt dat de bagagehouder in de eerste stand in de eerste stand wordt gehouden en in de tweede stand in de tweede stand wordt gehouden. Aldus wordt rammelen tegengegaan.

30 Een gunstige uitvoeringsvorm wordt hierdoor gekenmerkt dat de basis de vorm heeft van een behuizing, waarbij de nokken zich in de behuizing bevinden.

Aldus is het klapmechanisme van de bagagehouder en volledig afgeschermd. Het voordeel hiervan is dat de kans wordt verkleind dat
35 een vinger van de gebruiker of onderdelen van de bagage bekneld kunnen raken in het mechanisme. Ook een voordeel is dat de kans wordt verkleind dat het mechanisme, als gevolg van indringend vuil, in het functioneren ervan wordt belemmerd.

Een gunstige uitvoeringsvorm wordt hierdoor gekenmerkt dat de bagagehoudersecties zijn opgebouwd uit een buisframe.

De bodemsectie omvat daarbij een staafvormig of buisvormig bodemsectie-deel dat draaibaar aan de basis is bevestigd en met
5 voordeel in de behuizing is opgenomen. Aldus kan zeer eenvoudig een ten opzichte van de basis draaibare bagagehoudersectie worden verschaft.

Een gunstige uitvoeringsvorm wordt hierdoor gekenmerkt dat zich tussen eerste bagagehoudersectie en tweede bagagehoudersectie doek uitstrekt en het doek in de eerste stand van de bagagehouder relatief
10 vlak is en in de tweede stand van de bagagehouder relatief opgevouwen is.

Het doek kan textieldoek zijn, kunststof zeil of dergelijke. Het kan ook een elastisch doek zijn, zoals spandex.

Een gunstige uitvoeringsvorm wordt hierdoor gekenmerkt dat de
15 bagagehouder een afdekorgaan bezit voor het in de eerste stand afdekken van de bagagehouder wanneer die zich in de eerste stand bevindt.

Aldus kan bagage tegen regen of dergelijke worden beschermd. Het afdekorgaan kan een los onderdeel zijn en heeft bijvoorbeeld de vorm van een hoes, bijvoorbeeld met elastische omtreksranden. De
20 bagagehouder kan ook zijn voorzien van een afdekflap.

De onderhavige uitvinding zal thans worden toegelicht aan de hand van de tekening, waarin

Fig. 1a een voorzijde van een fiets toont met een bagagedrager voorzien van een bagagehouder volgens de uitvinding in een eerste open
25 stand;

Fig. 1b de voorzijde van de fiets van Fig. 1a toont waarbij de bagagehouder zich in een tweede relatief gesloten stand bevindt;

Fig. 2 een explosie-aanzicht van behuizing toont die een basis vormt van de bagagehouder van Fig. 1;

30 Fig. 3 een opengewerkt bovenaanzicht op een deel van de bagagehouder van Fig. 1 waarbij framedelen in de behuizing van Fig. 2 zijn opgenomen;

Fig. 4a-c een detail van de behuizing van Fig. 2 in een drietal standen van bagagehoudersecties tonen;

35 Fig. 5 a-c het inwendige van de behuizing in de drie standen van de bagagehouder van Fig. 4a-c tonen;

Fig. 6 een explosie-aanzicht van alternatieve behuizing toont die een basis vormt van de bagagehouder van Fig. 1;

Fig. 7 een perspectivisch aanzicht toont op een opengewerkt bovenaanzicht op een deel van de bagagehouder van Fig. 1 waarbij framedelen in de alternatieve behuizing van Fig. 6 zijn opgenomen; en

Fig. 8 a-c het inwendige van de behuizing in drie standen van de bagagehouder van Fig. 6 tonen.

Fig. 1a toont een voorzijde van een voorste deel van een fiets 100 met een bagagedrager 101 voorzien van een bagagehouder 110 volgens de uitvinding in een relatief open eerste stand, en Fig. 1b toont de fiets 100 van Fig. 1 met de bagagehouder 110 in een relatief gesloten tweede stand.

De bagagehouder 110 omvat een basis 111, hier in de vorm van een behuizing 111. De bagagehouder 110 omvat een eerste bagagehoudersectie 121 en een tweede bagagehoudersectie 122, welke in wezen identiek zijn. De eerste en de tweede bagagehoudersectie 121, 122 bij deze uitvoeringsvorm omvatten respectievelijk een buisframe 131 respectievelijk 132 dat in de hier getoonde uitvoeringsvorm is voorzien van een vormvast kunststof wandelement 141 respectievelijk 142. De kunststof wandelementen 141, 142 zorgen bij de hier getoonde uitvoeringsvorm zowel voor zijwanden als bodemwanden.

Bij de hier getoonde uitvoeringsvorm zijn de bagagehoudersecties 121, 122 elk opgebouwd uit een buisframe 131, 132 waaraan de kunststof wandelementen 141, 142 zijn bevestigd. De buisframes 131, 132 definiëren twee tegenoverliggende langsranden 156, 157 op afstand van de behuizing 111. Deze langsranden 156, 157 bevinden zich in de relatief gesloten tweede stand tegen elkaar of dicht bij elkaar, en in de open eerste stand ver van elkaar. Zoals hierna zal worden uitgelegd bevinden zich buisframesecties in de behuizing 111. Tussen deze buisframesecties en de buisframesecties die de langsranden 156, 157 definiëren bevinden zich verdere buisframesecties teneinde de genoemde buisframesecties van een bagagehoudersectie met elkaar te verbinden. Tussen de genoemde verdere buisframesecties van de twee bagagehoudersecties 121, 122 kan doek 160 zijn verschaft waardoor de bagagehouder 110 in de open eerste stand in de gehele omtreksrichting zijwanden bezit. Het doek 160 kan van een of meer plooien 161 zijn voorzien welke ervoor zorgen dat bij het sluiten van de bagagehouder 110 beide doeken 160 binnen de bagagehouder 110 steken.

In de praktijk is de bagagehouder 110 via de behuizing 111 semi-permanent aan de bagagedrager 101 bevestigd, bijvoorbeeld middels

beugels en moeren. De basis 111 kan echter ook een meerdelige basis zijn, zoals een tweedelige basis waarbij de twee basisdelen middels een snelkoppeling losneembaar verbonden kunnen worden. Een eerste basisdeel wordt dan (semi)permanent aan de bagagedrager 101 van de fiets 100

5 bevestigd. Het andere basisdeel maakt dan deel uit van de bagagehouder 110, en is in wezen de behuizing 111 zoals bij deze uitvoeringsvorm beschreven. In dat geval kan de bagagehouder 110 gemakkelijk van de fiets 100 worden losgenomen en vastgemaakt door de bagagehouder 110 met de behuizing 111 ervan aan het eerste basisdeel dat aan de fiets is
10 bevestigd te koppelen of los te maken.

Fig. 2 toont een explosie-aanzicht van de behuizing 111 en laat zien dat de behuizing 111 is opgebouwd uit een onderste behuizingsdeel 201 en een bovenste behuizingsdeel 202. Er zijn in de behuizing 111 eerste doorgaande gaten 216 voorzien waarmee de behuizingsdelen 201,
15 202 voor assemblage van de bagagehouder 110 aan elkaar worden verbonden en tweede doorgaande gaten 217 welke gebruikt worden voor montage van de bagagehouder 110 aan de bagagedrager 101, of aan een eerste basisdeel dat aan de bagagedrager 101 is bevestigd.

De buisframes 131, 132 omvatten elk een buisframesectie 231
20 respectievelijk 232 welke buisframesecties draaibaar in doorgaande behuizingsuitsparingen 211, 212 van de behuizing 111 zijn opgenomen. De buisframesecties zijn niet draaibaar ten opzichte van de rest van de buisframes waarvan zij deel uitmaken.

De buisframesecties 231, 232 zijn bij voorkeur uit kunststof
25 gevormd en bezitten nokken 261, 262 met inkepingen 271, 272 waarin een veerstaaf 280 wordt opgenomen. De rol daarvan zal hierna verder worden toegelicht.

In gemonteerde toestand van het bovenste behuizingsdeel 202 op het onderste behuizingsdeel 201 bevinden de buisframesecties 231, 232 zich
30 in zich over de lengte van de behuizing 111 uitstreckende behuizingsuitsparingen 211, 212 waarin van de langsranden 156, 157 afgelegen onderste buisframesecties 231, 232 draaibaar zijn opgenomen. De buisframesecties 231, 232 zijn met voordeel identiek. De buisframesecties 231, 232 zijn voorzien van nokken 261, 262. De
35 draaiing tussen de relatief open eerste stand (Fig. 1a) en optioneel ook de relatief gesloten tweede stand (Fig. 1b) kan begrensd worden doordat de behuizing 111 als aanslag voor de nokken 261, 262 kan fungeren.

De nokken 261, 262 zijn voorzien van een uitsparing 271 zoals een oog of een inkeping 271 aan het distale uiteinde van de nokken 261, 262. Hierin wordt een stalen veerstaaf 280 opgenomen (lengte 60 mm; dikte 1.5 mm). Deze is in een stand tussen de eerste stand en de tweede stand maximaal vervormd. Daardoor wordt een bistabiele situatie bereikt waarbij de bagagehouder 110 hetzij in de eerste stand wordt gedwongen, hetzij in de tweede stand. Het is gunstig als de stalen veerstaaf 280 in de eerste stand en/of de tweede stand nog enigszins vervormd is (dit is in Fig. 4 en 5 te zien). Hierdoor wordt rammelen tegengegaan en voelt de bagagehouder 110 solide aan.

Fig. 3 laat zien dat van een buisframesectie 231 (die identiek is met buisframesectie 232) de uiteinden ervan voor snelle montage zijn opgenomen in uiteinden van de rest van het buisframe 131 (en overeenkomstig de rest van buisframe 132 voor buisframesectie 232). De buisframesecties mogen niet ten opzichte van de rest van het betreffende buisframe roteren, aangezien anders de nokken 261, 262 hun functie niet kunnen vervullen. De buisframesecties 231, 232 worden bijvoorbeeld middels popnagels geborgd.

Fig. 4a-c tonen een drietal schematische doorsneden door de behuizing 111 in respectievelijk de relatief open eerste stand (Fig. 4a), een stand tussen de eerste en de tweede stand in (Fig. 4b), en in de relatief gesloten tweede stand (Fig. 4c).

Te zien is dat in Fig. 4a het bovenste behuizingsdeel 202 als aanslag voor de nokken 261, 262 fungeert, en in Fig. 4c het onderste behuizingsdeel 201. Voor de laatste situatie is dat minder belangrijk, aangezien de randen 156, 157 ook door tegen elkaar te komen een uiterste stand opleveren. Niettemin geniet het wel de voorkeur dat het onderste behuizingsdeel 201 als aanslag kan fungeren, aangezien aldus kan worden bereikt dat de bagagehouder 110 in de gesloten stand ervan mooier oogt (verdere buissecties loodrecht ten opzichte van de basis 111).

In Fig. 4a-c is met onderbroken lijnen het distale uiteinde van een achter de nok 261 gelegen nok 262 getekend, met eveneens onderbroken aangegeven de gebogen veerstaaf 280. Te zien is dat die veerstaaf 280 in Fig. 4b sterker gebogen is. Er is sprake van een bistabiele situatie, waardoor de bagagehouder 110 door de veerstaaf 280 altijd open wordt gehouden of altijd gesloten.

Fig. 5a-c tonen een drietal bovenaanzichten op de behuizing 111 in

respectievelijk de relatief open eerste stand (Fig. 5a), een stand tussen de eerste en de tweede stand in (Fig. 5b), en in de relatief gesloten tweede stand (Fig. 5c), waarbij het bovenste behuizingsdeel is weggelaten. Fig. 5a-5c stemmen overeen met Fig. 4a-c, en laten ook zien dat de veerstaaf 280 in de tussengelegen stand sterker gebogen is. Ook is te zien dat de veerstaaf 280 die in onbelaste toestand recht is, ook in de beide andere standen gebogen is, en dus de nokken 261 tegen het betreffende behuizingsdeel aandrukken.

Fig. 6 toont een explosie-aanzicht van een alternatieve behuizing 111 die in hoofdzaak hetzelfde is als die van Fig. 2. Overeenkomstige onderdelen zijn met dezelfde verwijzingscijfers weergegeven. Het verschil zit hem in de buisframesecties 231, 232 met de nokken 261, 262 welke inkepingen 271, 272 bezitten waarin een veerstaaf 280 van verenstaal wordt opgenomen.

De veerstaaf 280 wordt op zijn plaats gehouden doordat de uitsparingen 271 eindwanden 671 hebben die als aanslag fungeren. De veerstaaf 280 heeft een diameter van 4 mm en is 86 mm lang. De hart op hart afstand van de draaiassen van de buisframesecties 231, 232 is 28 mm. De hoekverdraaiing van een as bedraagt 39 graden (tussen de uiterste open en dicht stand).

Fig. 7 stemt in hoofdzaak overeen met Fig. 3. Te zien is dat de veerstaaf 280 slechts 1 kromming vertoont, iets waarvan gedacht wordt dat dit een meer duurzaam en/of betrouwbaar bedrijf kan verschaffen in vergelijking met de uitvoeringsvorm van de figuren 2 tot 5.

Fig. 8a-c tonen een drietal bovenaanzichten op de behuizing 111 in respectievelijk de relatief open eerste stand (Fig. 8a), een stand tussen de eerste en de tweede stand in (Fig. 8b), en in de relatief gesloten tweede stand (Fig. 8c), waarbij het bovenste behuizingsdeel is weggelaten. Fig. 8a-8c stemmen overeen met Fig. 5a-5c, en laten ook zien dat de veerstaaf 280 in de tussengelegen stand (Fig. 8b) sterker gebogen is. Ook is te zien dat de veerstaaf 280 die uiterste standen (Fig. 8a, Fig. 8c) gebogen is, en dus de nokken 261 tegen het betreffende behuizingsdeel (201 of 202, afhankelijk van de stand) aandrukken.

C O N C L U S I E S

1. Bagagehouder (110) voor een fiets (100), welke bagagehouder (110) een onderzijde bezit welke onderzijde is ingericht voor bevestiging aan een bagagedrager (101) van een fiets (100), **met het kenmerk**, dat de bagagehouder (110) een basis (111) voor bevestiging van de bagagehouder (110) aan een bagagedrager (101) omvat, waarbij de bagagehouder (110) verder

- een eerste bagagehoudersectie (121) omvat die een eerste bodemsectie omvat welke eerste bodemsectie draaibaar rond een eerste draaiingsas met de basis (111) is verbonden, en
- een tweede bagagehoudersectie (122) die een tweede bodemsectie omvat welke tweede bodemsectie draaibaar rond een tweede draaiingsas met de basis (111) is verbonden, welke tweede draaiingsas parallel loopt met de eerste draaiingsas, waarbij de bagagehouder (110)
 - zich in een relatief open toestand eerste stand kan bevinden waarbij parallel met de eerste draaiingsas verlopende tegenoverliggende langsranden (156, 157) van de bagagehouder (110) zich relatief ver uit elkaar bevinden, en
 - zich in een relatief gesloten tweede stand kan bevinden waarbij de tegenoverliggende langsranden (156, 157) zich relatief dicht bij elkaar bevinden;

en de bagagehouder (110) een veerorgaan (280) bezit voor het in de eerste stand houden van de bagagehouder (110) wanneer die zich in de eerste stand bevindt en in de tweede stand houden wanneer de bagagehouder (110) zich in de tweede stand bevindt.

2. Bagagehouder volgens conclusie 1, waarbij de eerste bagagehoudersectie (121) en de tweede bagagehoudersectie (122) in wezen identiek zijn.

3. Bagagehouder volgens conclusie 1 of 2, waarbij de eerste bodemsectie een eerste nok omvat welke naar de tweede bodemsectie is gericht, en de tweede bodemsectie een tweede nok omvat die naar de eerste bodemsectie is gericht, waarbij ten minste een element gekozen uit de basis (111) en de eerste bodemsectie als aanslag voor de tweede nok fungeert en ten minste een element gekozen uit de basis (111) en de

tweede bodemsectie als aanslag voor de eerste nok fungeert, voor het begrenzen van ten minste een stand gekozen uit de eerste stand en de tweede stand.

5 4. Bagagehouder volgens conclusie 3, waarbij ten minste de eerste
bodemsectie ten minste twee eerste nokken (261, 262) omvat, de eerste
nokken (261, 262) en de tweede nok elk aan het distale uiteinde ervan
een uitsparing (271) bezitten, waarbij de uitsparing (271) van de
tweede nok niet in lijn ligt met de uitsparingen van de eerste nokken
10 (261, 262), een veerstaaf (280) als het veerorgaan (280) (280) in de
uitsparingen is gebracht, welke veerstaaf (280) door door de nokken
(261, 262) uitgeoefende tegenkrachten zich in een gespannen toestand
bevindt, waarbij de spanning in de veerstaaf (280) groter is in een
stand van de bagagehoudersecties (121) tussen de eerste en de tweede
15 stand van de bagagehoudersecties (121) in.

5. Bagagehouder volgens een van de conclusies 3 of 4, waarbij de basis
(111) de vorm heeft van een behuizing (111), waarbij de nokken (261,
262) zich in de behuizing (111) bevinden.
20

6. Bagagehouder volgens een der voorgaande conclusies, waarbij de
bagagehoudersecties (121) zijn opgebouwd uit een buisframe.

7. Bagagehouder volgens een der voorgaande conclusies, waarbij zich
25 tussen eerste bagagehoudersectie (121) en tweede bagagehoudersectie
(122) doek (160) uitstrekt en het doek (160) in de eerste stand van de
bagagehouder (110) relatief vlak is en in de tweede stand van de
bagagehouder (110) relatief opgevouwen is.

30 8. Bagagehouder volgens een der voorgaande conclusies, waarbij de
bagagehouder (110) een afdekorgaan bezit voor het in de eerste stand
afdekken van de bagagehouder (110) wanneer die zich in de eerste stand
bevindt.

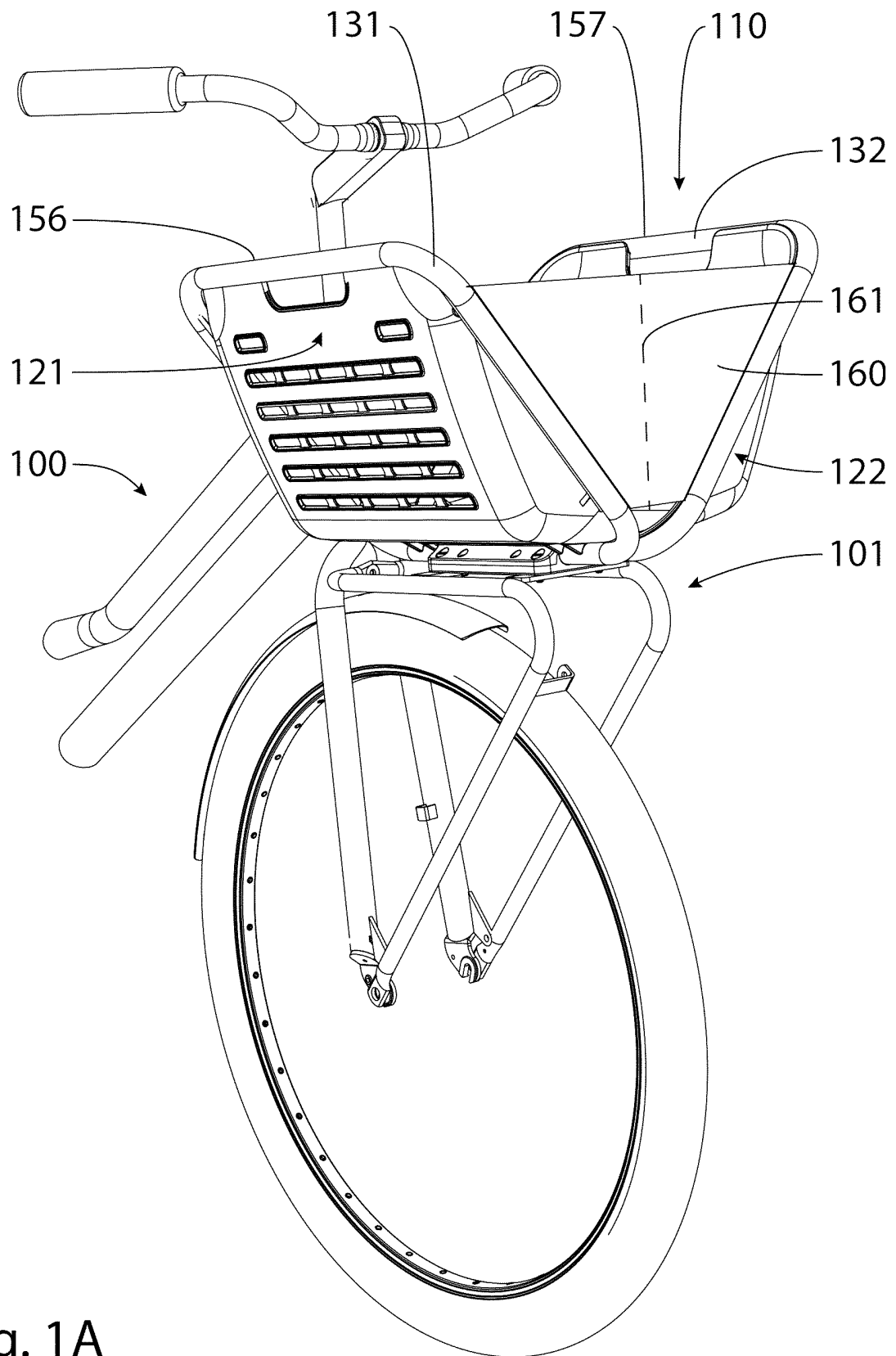


Fig. 1A

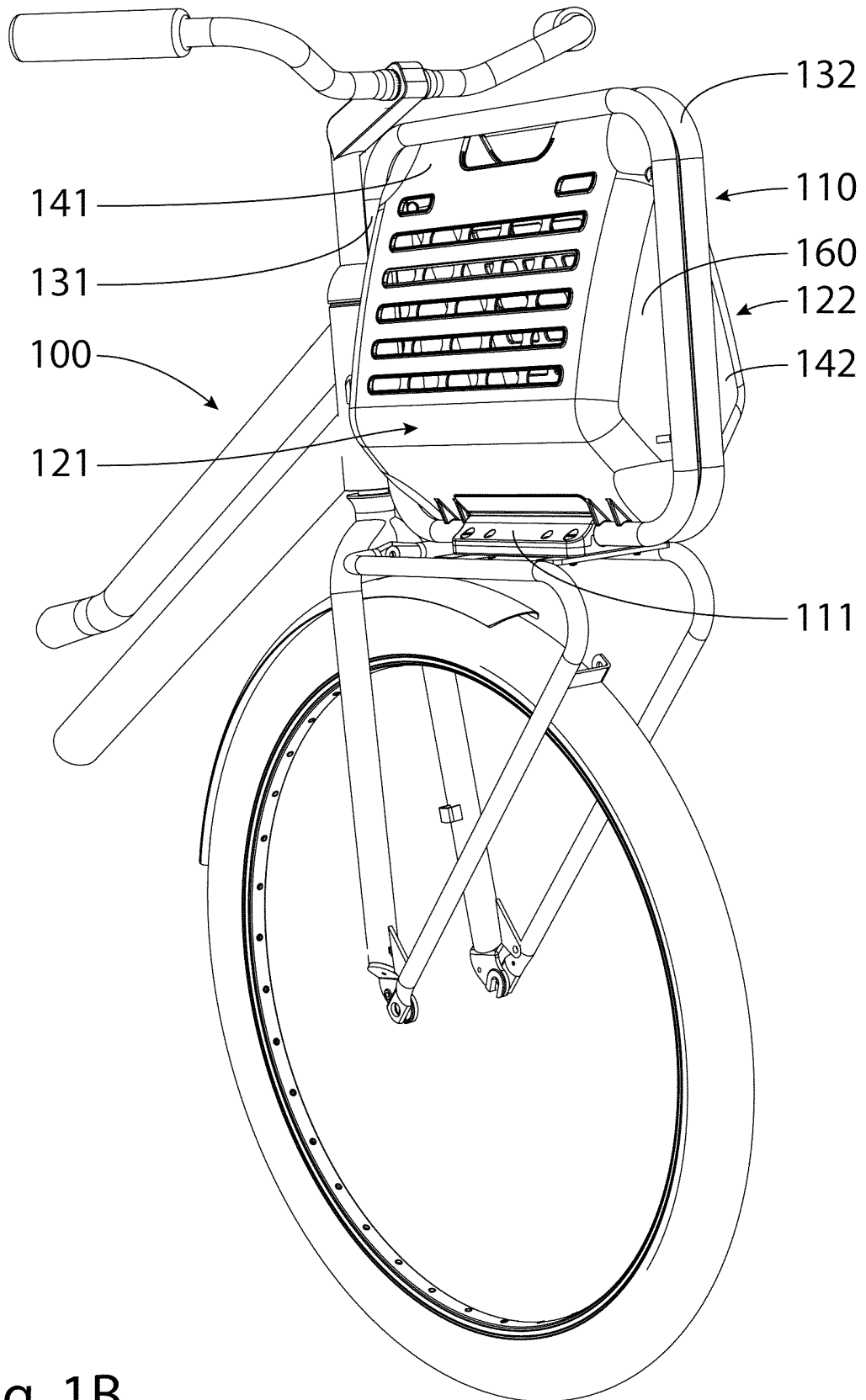


Fig. 1B

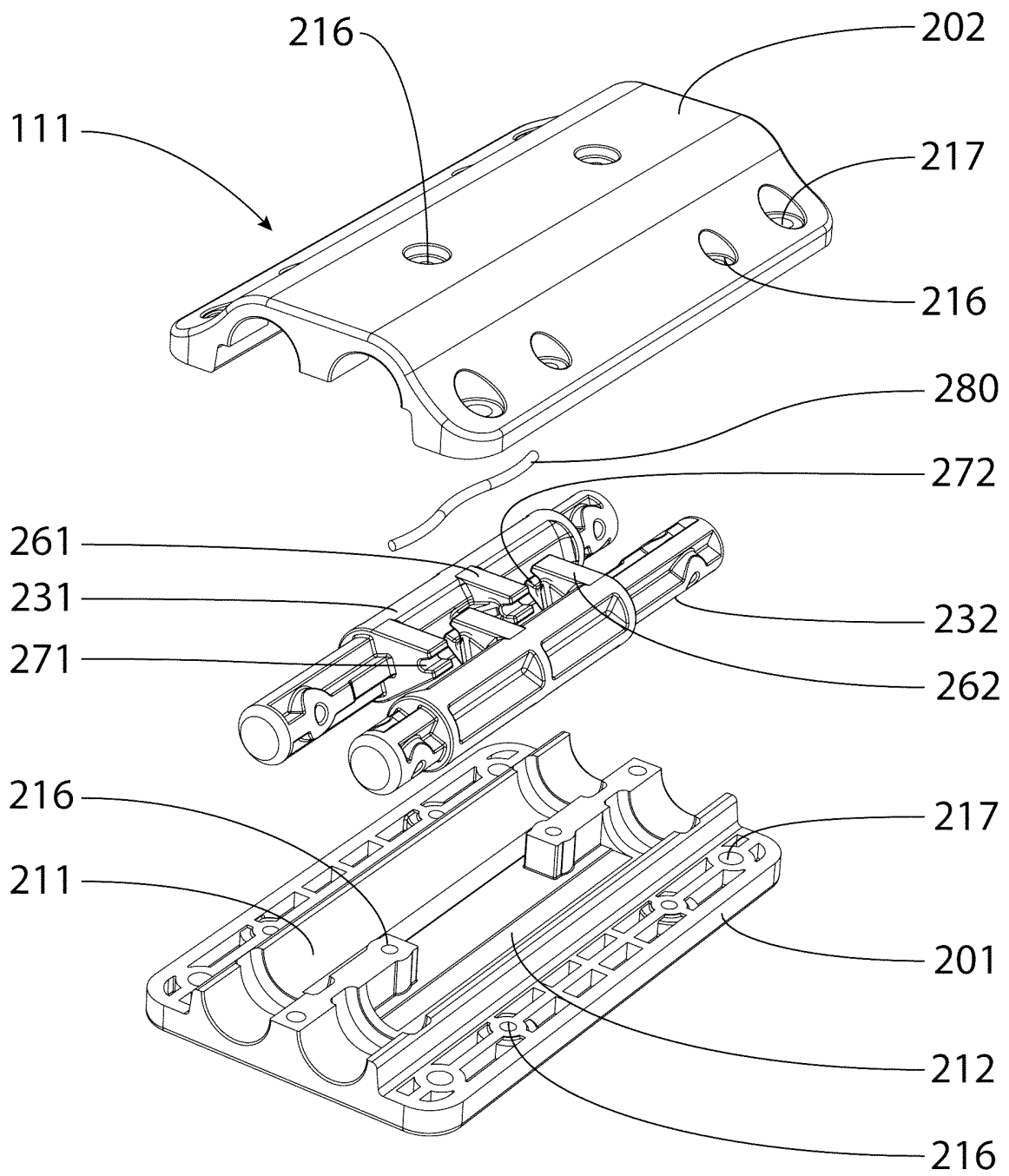


Fig. 2

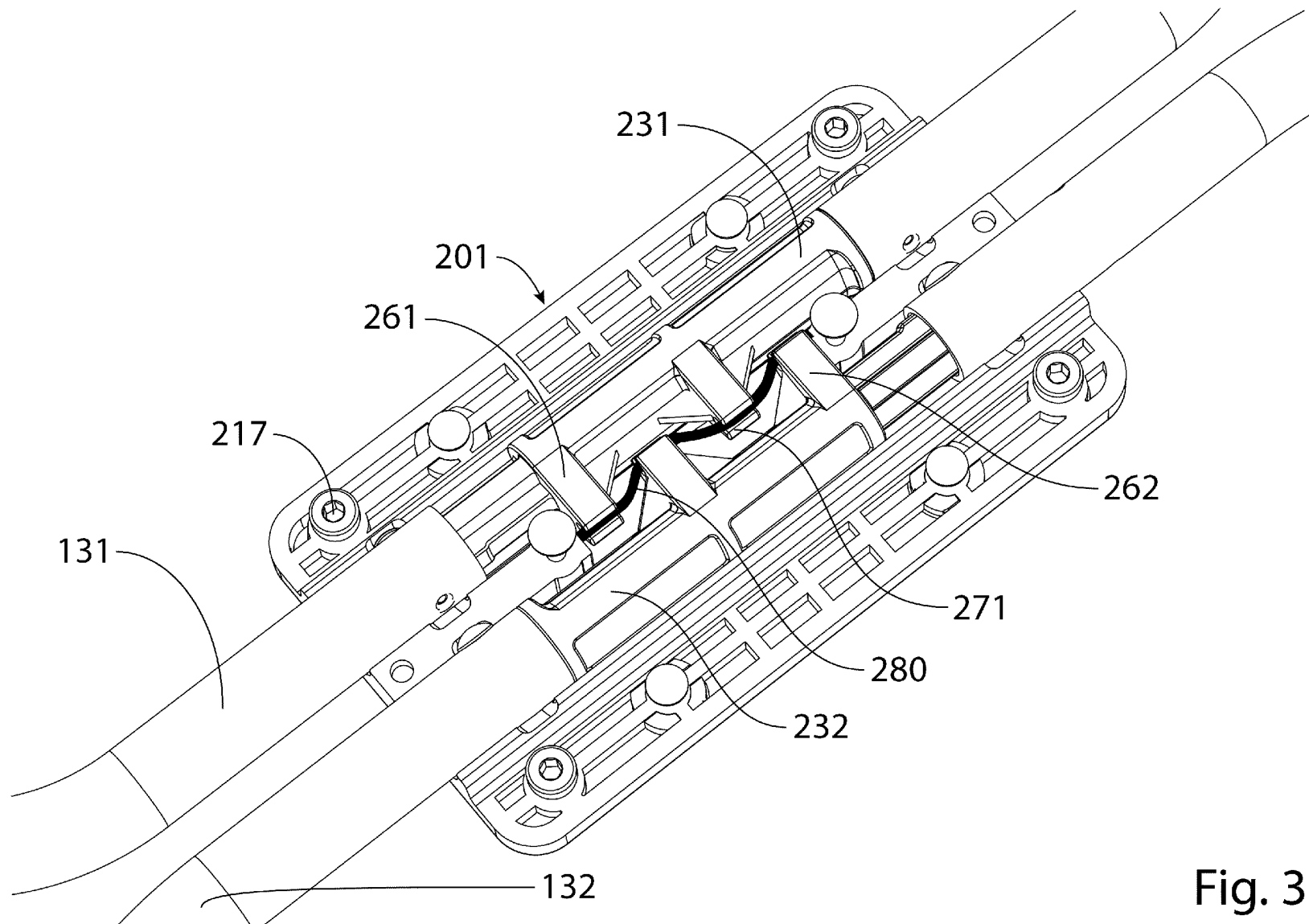


Fig. 3

Fig. 4A

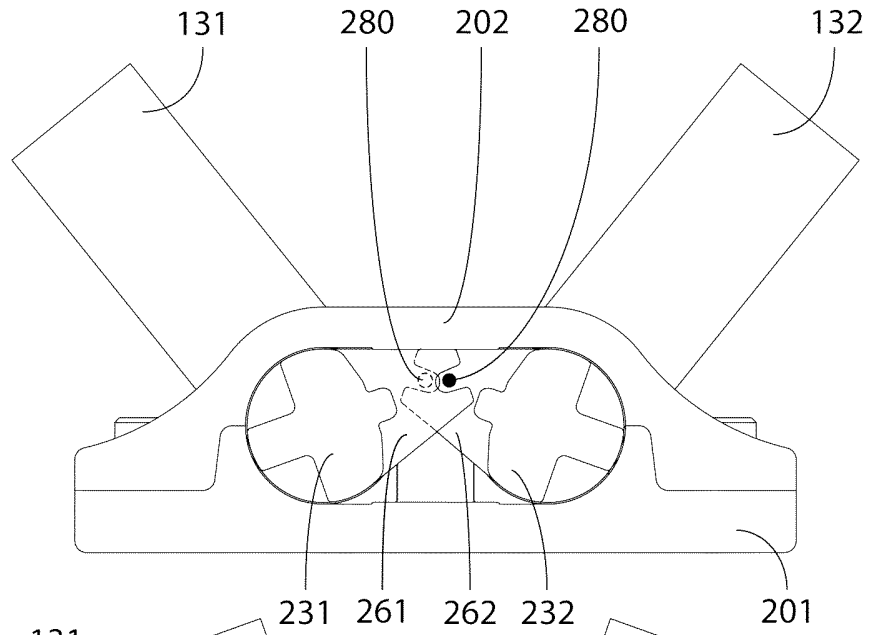


Fig. 4B

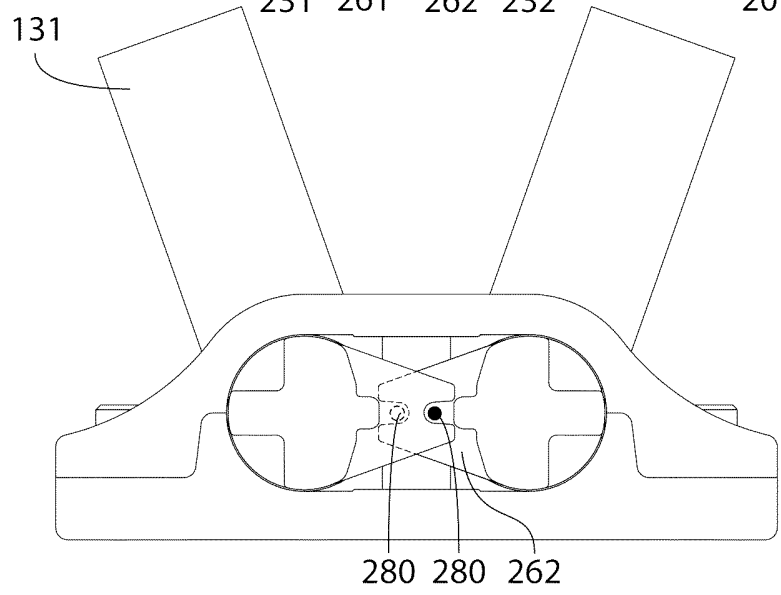
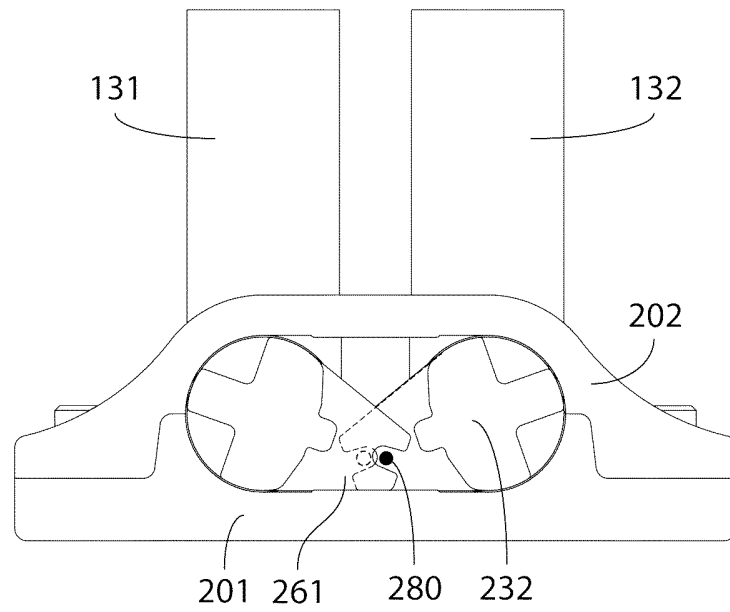


Fig. 4C



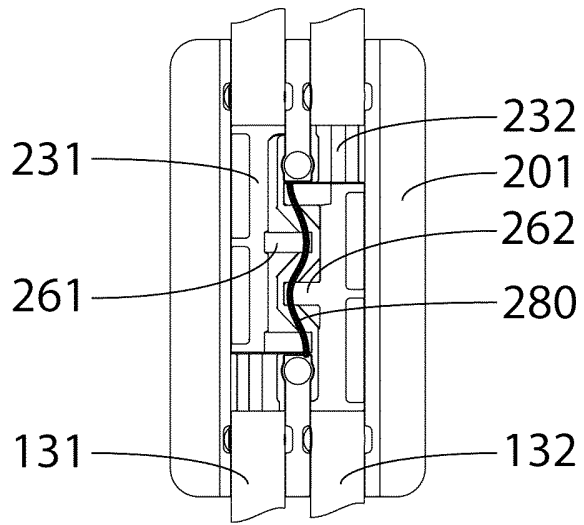


Fig. 5A

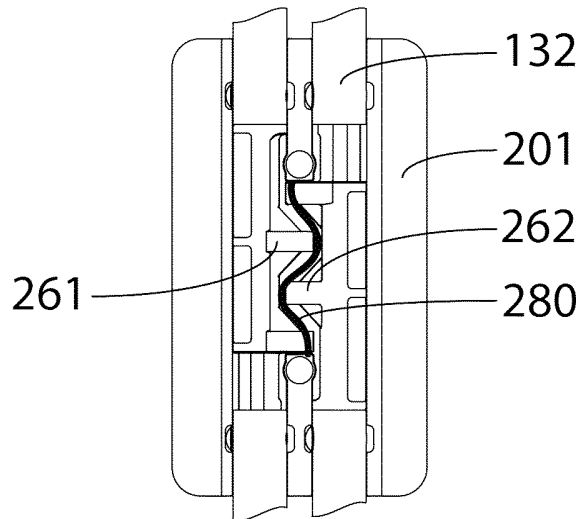


Fig. 5B

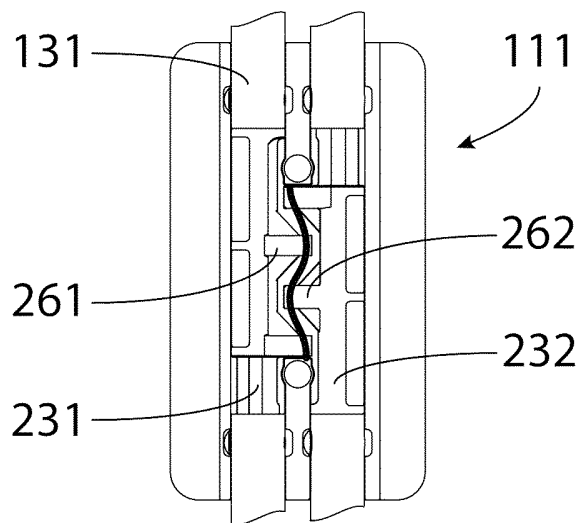


Fig. 5C

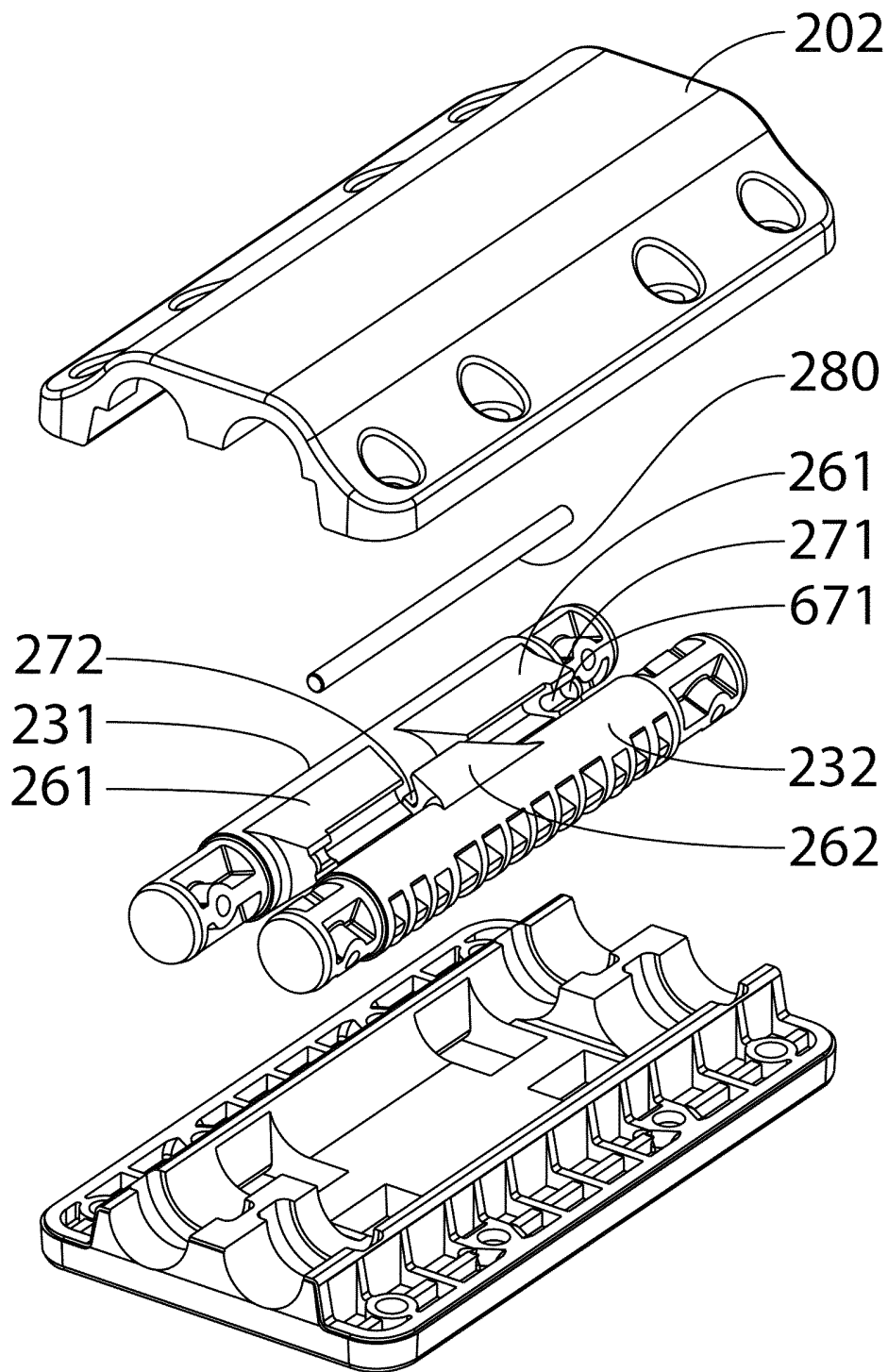


Fig. 6

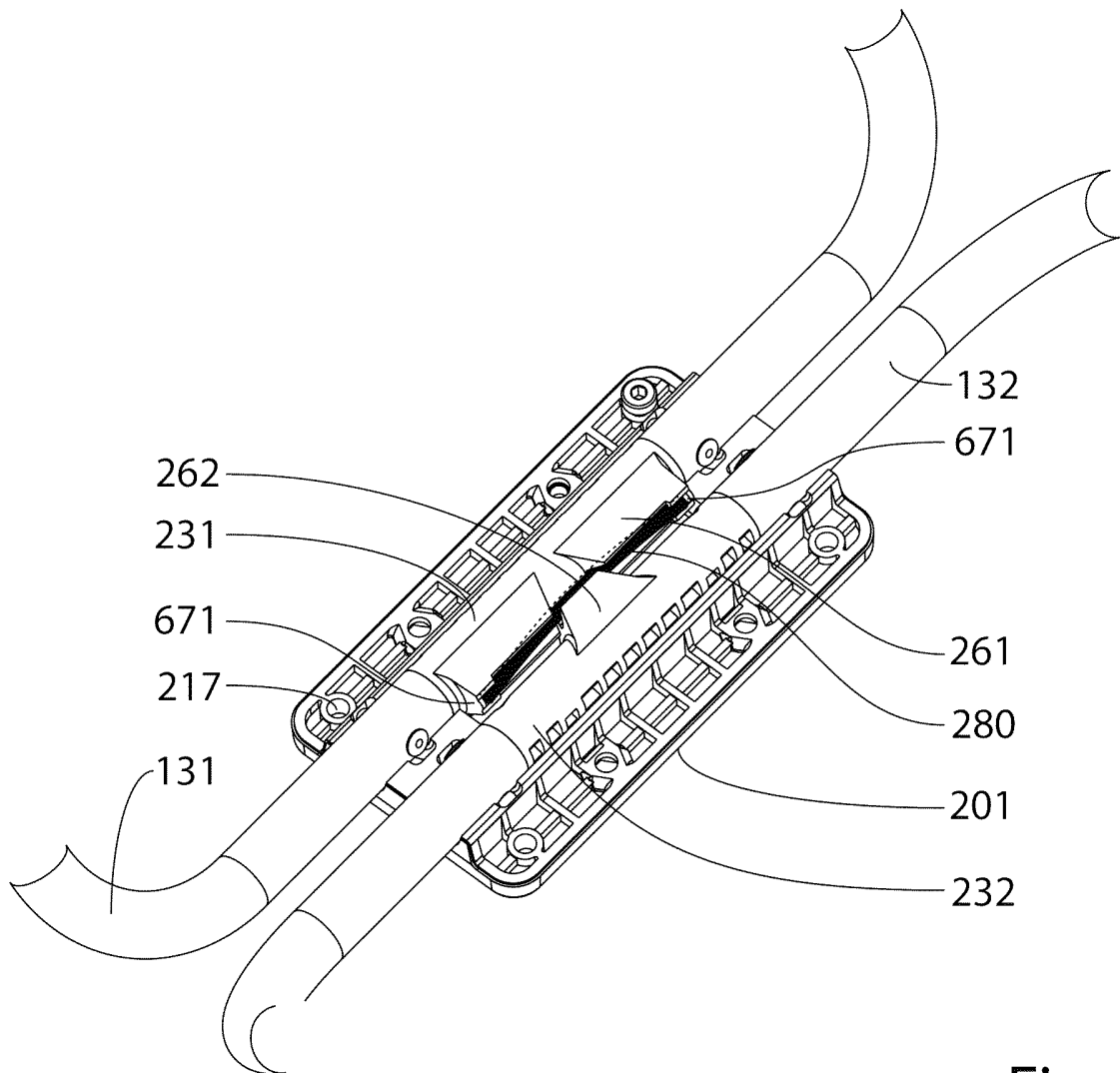


Fig. 7

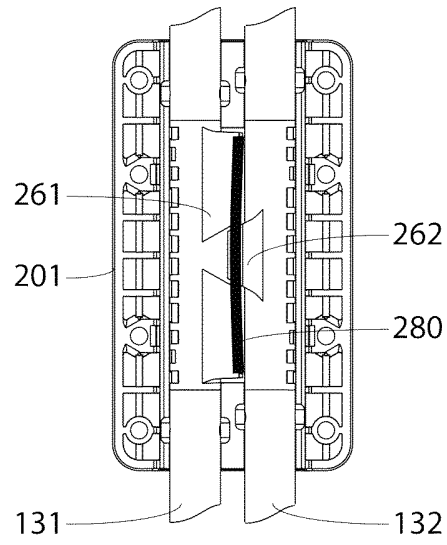


Fig. 8A

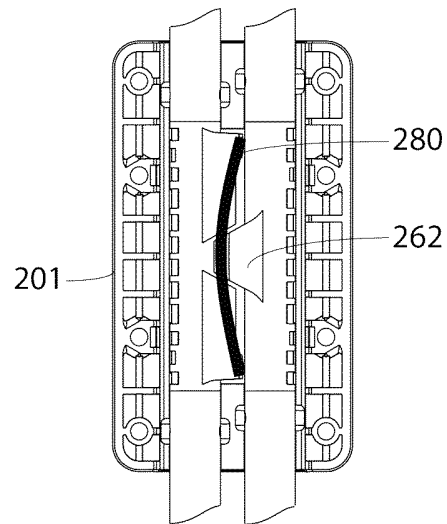


Fig. 8B

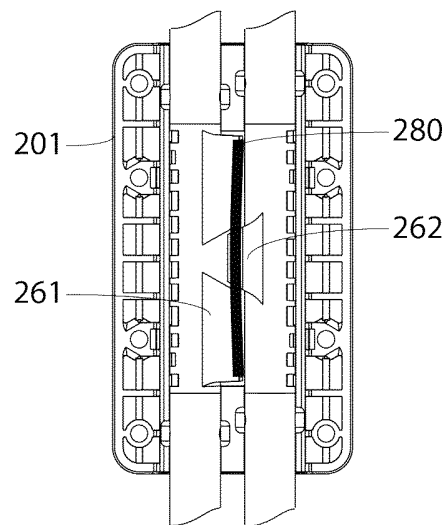


Fig. 8C



RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK

Octrooiaanvraag 2011085

Classificatie van het onderwerp ¹ : B62J 9/00 B62J 11/00	Onderzochte gebieden van de techniek ¹ : B62J
Computerbestanden: EPODOC, WPI	Omvang van het onderzoek: Volledig
Datum van de onderzochte conclusies:	Niet onderzochte conclusies:

Van belang zijnde literatuur

Categorie ²	Vermelding van literatuur met aanduiding, voor zover nodig, van speciaal van belang zijnde tekstgedeelten of figuren.	Van belang voor conclusie(s) nr.:
X	WO 90/12 726 A (B.T. Simonett) 1 november 1990 * gehele document * - - -	1, 2, 6
X	US 2010/0 282 801 A (J. Willard e.a.) 11 november 2010 * gehele document * - - -	1, 2
A	US 5 197 640 A (J.J. Hurley e.a.) 30 maart 1993 * uittreksel + figuren * - - - - -	1, 8
Datum waarop het onderzoek werd voltooid: 5 maart 2014		De bevoegde ambtenaar: ir A.A.M. Bexkens Octrooicentrum Nederland

¹ Gedefinieerd volgens International Patent Classification (IPC).

² Verklaring van de categorie-aanduiding: zie apart blad.

Categorie van de vermelde literatuur:

- X: op zichzelf van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
- Y: in samenhang met andere geciteerde literatuur van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
- A: niet tot de categorie X of Y behorende van belang zijnde stand van de techniek
- O: verwijzend naar niet op schrift gestelde stand van de techniek
- P: literatuur gepubliceerd tussen voorrangs- en indieningsdatum
- T: niet tijdig gepubliceerde literatuur over theorie of principe ten grondslag liggend aan de uitvinding
- E: octrooiliteratuur gepubliceerd op of na de indieningsdatum van de onderhavige aanvraag en waarvan de indieningsdatum of de voorrangsdatum ligt voor de indieningsdatum van de onderhavige aanvraag.
- D: in de aanvraag genoemd
- L: om andere redenen vermelde literatuur
- &: lid van dezelfde octrooifamilie; corresponderende literatuur

**AANHANGSEL BEHORENDE BIJ HET RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK, UITGEVOERD IN OCTROOIAANVRAGE NR. 2011085**

Het aanhangsel bevat een opgave van elders gepubliceerde octrooiaanvragen of octrooien (zogenaamde leden van dezelfde octrooifamilie), die overeenkomen met octrooigeschriften genoemd in het rapport. De opgave is samengesteld aan de hand van gegevens uit het computerbestand van het Europees Octrooibureau per 13 maart 2014

De juistheid en volledigheid van deze opgave wordt noch door het Europees Octrooibureau, noch door NL Octrooicentrum gegarandeerd; de gegevens worden verstrekt voor informatiedoeleinden.

In het rapport genoemd octrooi- geschrift		datum van publicatie	overeenkomend(e) geschrift(en)		datum van publicatie
WO 90/12726	A	01-11-1990	CA 2031198	A	21-10-1990
			EP 0422216	A	17-04-1991
			JP H03-505563	A	05-12-1991
			US 5217149	A	08-06-1993
			ES 2060168	T	16-11-1994
			DE 69011453	T	15-12-1994
US 2010282801	A	11-11-2010	US D618611	S	29-06-2010
US 5197640	A	30-03-1993	(Geen)		



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

SCHRIFTELIJKE OPINIE

Octrooiaanvraag 2011085

Indieningsdatum: 2 juli 2013	Vorrangsdatum:
Classificatie van het onderwerp ¹ : B62J 9/00 B62J 11/00	Aanvrager: GMG Holdong B.V.

Deze schriftelijke opinie bevat een toelichting op de volgende onderdelen:

- ☒ Onderdeel I Basis van de schriftelijke opinie
- ☐ Onderdeel II Voorrang
- ☐ Onderdeel III Vaststelling nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid niet mogelijk
- ☐ Onderdeel IV De aanvraag heeft betrekking op meer dan één uitvinding
- ☒ Onderdeel V Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid
- ☐ Onderdeel VI Andere geciteerde documenten
- ☐ Onderdeel VII Overige gebreken
- ☐ Onderdeel VIII Overige opmerkingen

De bevoegde ambtenaar:
ir A.A.M. Bexkens
Octrooicentrum Nederland

¹ Gedefinieerd volgens International Patent Classification (IPC).

Onderdeel I Basis van de schriftelijke opinie

Deze schriftelijke opinie is opgesteld op basis van de meest recente conclusies ingediend voor aanvang van het onderzoek.

Onderdeel V Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid

1. Verklaring

Nieuwheid	Ja : Conclusie(s) 2 - 5, 7, 8 Nee : Conclusie(s) 1, 2, 6
Inventiviteit	Ja : Conclusie(s) 2 - 5, 7, 8 Nee : Conclusie(s) 1, 2, 6
Industriële toepasbaarheid	Ja : Conclusie(s) 1 - 8 Nee : Conclusie(s)

2. Literatuur en toelichting

Van de literatuur, die in het rapport betreffende het onderzoek naar de stand van de techniek is vermeld, wordt het volgende document besproken:
D1 = WO 90/12 726 A

Uit D1 is een bagagehouder voor een fiets (14) bekend, welke bagagehouder een onderzijde bezit welke onderzijde is ingericht voor bevestiging aan een bagagedrager (20) van een fiets (14), waarbij de bagagehouder een basis (2,3) voor bevestiging van de bagagehouder aan een bagagedrager (20) omvat, waarbij de bagagehouder verder

- een eerste bagagehoudersectie (2,3) omvat die een eerste bodemsectie omvat welke eerste bodemsectie draaibaar rond een eerste draaiingsas met de basis is verbonden, en
- een tweede bagagehoudersectie (2,3) die een tweede bodemsectie omvat welke tweede bodemsectie draaibaar rond een tweede draaiingsas met de basis is verbonden, welke tweede draaiingsas parallel loopt met de eerste draaiingsas,

waarbij de bagagehouder

- zich in een relatief open toestand eerste stand kan bevinden waarbij parallel met de eerste draaiingsas verlopende tegenoverliggende langsranden (11) van de bagagehouder zich relatief ver uit elkaar bevinden, en
- zich in een relatief gesloten tweede stand kan bevinden waarbij de tegenoverliggende langsranden (11) zich relatief dicht bij elkaar bevinden;

en de bagagehouder een veerorgaan (9) bezit voor het in de eerste stand houden van de bagagehouder wanneer die zich in de eerste stand bevindt en in de tweede stand houden wanneer de bagagehouder zich in de tweede stand bevindt.

De gehele hoofdconclusie leest op de uit D1 bekende bagagehouder en is daarmee niet nieuw. Ook de volgconclusies 2 en 6 zijn geheel bekend uit D1 en daarmee niet nieuw.

De overige volgconclusies zijn niet gevonden in de octrooiliteratuur.